

REVUE
HISTORIQUE
DES
ARMÉES

Revue historique des armées

273 | 2014
Les coalitions

De la guerre aérienne en coalition

l'exemple de la participation de la France à quelques opérations récentes (1991-2001)

Air war in a coalition : the example of the participation of France in some recent operations (1991-2001)

Jérôme de Lespinois

Traducteur : Robert A.Doughthy



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/7899>

ISSN : 1965-0779

Éditeur

Service historique de la Défense

Édition imprimée

Pagination : 63-72

ISSN : 0035-3299

Référence électronique

Jérôme de Lespinois, « De la guerre aérienne en coalition », *Revue historique des armées* [En ligne], 273 | 2014, mis en ligne le 10 mai 2014, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/7899>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Revue historique des armées

De la guerre aérienne en coalition

l'exemple de la participation de la France à quelques opérations récentes (1991-2001)

Air war in a coalition : the example of the participation of France in some recent operations (1991-2001)

Jérôme de Lespinois

Traduction : Robert A. Doughy

- 1 Depuis l'antiquité, la coalition constitue une des formes les plus usitées de l'engagement militaire. On peut citer de nombreux exemples historiques de coalitions soit dans le domaine maritime avec la ligue de Délos sous l'autorité d'Athènes (478 AC), soit dans le domaine terrestre avec la coalition formée par le général romain Aetius qui remporte aux champs Catalauniques une victoire décisive contre les Huns en 451¹. Les exemples de coalitions aériennes sont bien sûr plus rares et plus récents. Il est d'ailleurs difficile de trouver des coalitions purement aériennes, hormis peut-être celle formée autour de l'OTAN lors du conflit du Kosovo en 1999. C'est pourquoi, il vaut mieux utiliser l'expression de guerre aérienne en coalition qui inclut également les questions relatives à l'emploi des moyens aériens dans le cadre d'opérations aéroterrestres ou aéronavales menées en coalition comme lors de la première guerre du Golfe en 1991.
- 2 La permanence de l'usage de la coalition militaire au cours de l'histoire s'accorde avec la stabilité de sa définition, qui peut être énoncée comme le rassemblement d'une force militaire composée d'éléments, fournis par deux pays ou plus, assemblée temporairement pour remplir une mission déterminée. Les deux principaux traits d'une coalition demeurent son caractère temporaire et l'aspect limité de son objet. La coalition s'oppose à une alliance militaire qui suppose un engagement sur une plus longue durée². Historiquement, différentes coalitions se distinguent : celles avec un commandement unique disposant d'un état-major intégré ou non, celles où les commandements restent distincts, celles où l'action de chacun des membres est indépendante, conjointe, coordonnée ou encore intégrée³.
- 3 Plusieurs problématiques surgissent à propos des coalitions : tout d'abord leur constitution, puis leur intérêt politique et militaire, ensuite leur organisation et leur

fonctionnement et, enfin, leur efficacité militaire. Dans ses Théories stratégiques, l'amiral Castex identifie deux problèmes spécifiques à la stratégie de coalition : celui de l'organisation – « qui suscitera, créera, fera naître ces efforts ? Qui les orientera ? Quels seront les chefs, ou mieux le chef unique ? Question de constitution du commandement ». Le second problème est celui des opérations : « Quel sens, quelle direction assigner à ces efforts pour aboutir à la résultante désirée ? Question de conduite des hostilités »⁴.

- 4 Ces questions génériques peuvent être adaptées à toutes les coalitions depuis l'antiquité y compris à celles utilisant des moyens aériens. Mais, elles ne rendent pas compte de la spécificité de l'aviation qui apparaît après le premier conflit mondial comme une arme particulièrement adaptée à la guerre en coalition comme le souligne, en 1937, le général Debeney en écrivant que l'armée de l'air s'affirme « chaque jour plus importante et plus apte à être spécifiquement l'armée de coalition »⁵. Elles ne prennent pas en compte également les contraintes qui plus que pour les moyens uniquement terrestres ou navals assujettissent l'emploi de l'arme aérienne au sein d'une coalition à certaines règles qui avec le progrès technique des matériels s'affirment de plus en plus rigoureuses.
- 5 Cette spécificité a conduit à donner, des les années 1930, à l'aviation une place particulière dans le domaine de l'action militaire internationale que cela soit avec les projets de constitution d'une force aérienne internationale sous les auspices de la Société des Nations en 1932⁶, de pacte aérien avec le Royaume-Uni en 1935⁷, de coalition aérienne avec l'URSS sous le Front populaire⁸. Après le second conflit mondial, cette caractéristique s'affirme encore à travers l'article 45 de la charte des Nations Unies qui dispose que des membres de l'organisation puissent mettre à disposition de l'organisation des forces aériennes nationales pouvant être « immédiatement utilisables en vue de l'exécution combinée d'une action coercitive internationale »⁹. Dans une période plus récente, la force aérienne joue un rôle déterminant dans les guerres de coalition que ce soit dans le Golfe en 1991 et 2003, en Bosnie de 1992 à 1995, au Kosovo en 1999 ou en Afghanistan en 2001.
- 6 En reprenant les deux points de l'amiral Castex et en les appliquant aux guerres aériennes menées au sein de coalitions, nous étudierons, à travers l'exemple de quelques conflits contemporains pour l'essentiel, l'évolution de l'emploi de l'aviation tant dans le domaine de l'organisation du commandement que dans la conduite des opérations¹⁰.

L'organisation du commandement ou l'importance de l'orientation des efforts

- 7 Comme le souligne l'amiral Castex, l'organisation du commandement est une question clé des coalitions à la fois parce qu'elle conditionne son efficacité militaire et parce qu'elle doit laisser aux membres l'assurance de la prise en compte de leurs intérêts nationaux. Cet équilibre que les alliés ont trouvé à Doullens en confiant « la direction stratégique des opérations militaires » à une seule personne tout en spécifiant que « chaque commandant en chef aura le droit d'en appeler à son gouvernement si dans son opinion, son armée se trouve mise en danger par les instructions du général Foch » est aujourd'hui plus difficile à formaliser¹¹. Il est encore plus délicat dans le cadre des coalitions aériennes.
- 8 Le principe d'autonomie stratégique au sein d'une coalition s'adapte en effet assez facilement à l'emploi des forces terrestres ou maritimes, pour lequel on peut envisager une division spatiale en zones d'action ou une répartition des missions. Il s'avère d'une

application plus délicate pour les forces aériennes dont la manoeuvre nécessite un commandement centralisé. L'emploi optimum de la puissance aérienne requiert, en effet, un contrôle centralisé des forces aériennes sur le théâtre d'opérations et une exécution décentralisée au niveau tactique. De plus, les caractéristiques de la force aérienne (vitesse, allonge et souplesse d'emploi) exigent que le contrôle opérationnel soit confié à une seule autorité pour tout le théâtre d'opérations¹².

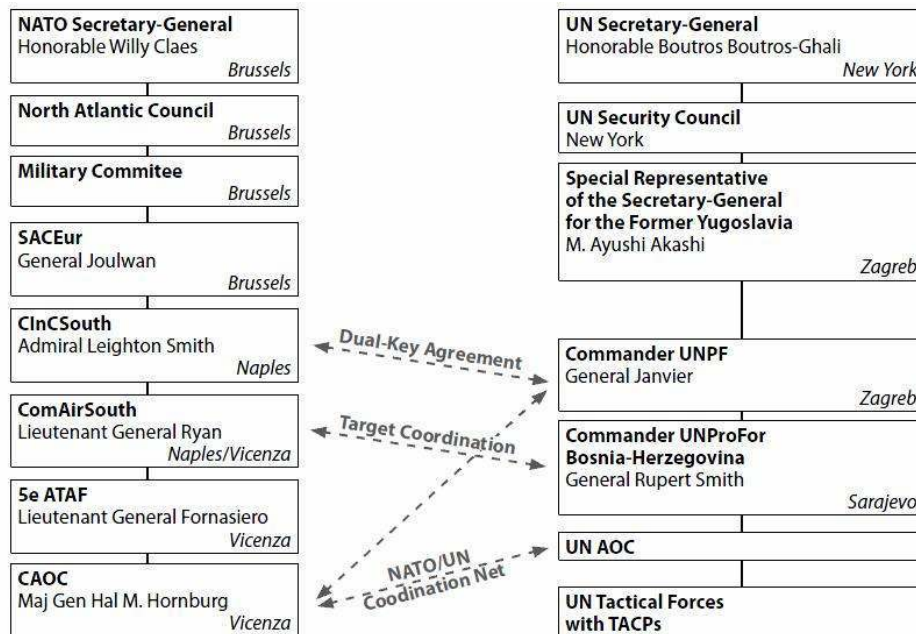
- 9 Dans cette optique, la première guerre d'Irak constitue une rude épreuve ou les velléités politiques visant à conserver la marque de la France à l'action de la division Daguet et de sa composante aérienne se heurtent aux nécessités de la guerre aérienne moderne. Cette volonté politique est exacerbée par l'attitude du ministre de la Défense, Jean-Pierre Chevènement, qui s'arc-boute sur des principes encore plus radicaux : caractère uniquement défensif de l'opération Daguet et refus de l'intégration des unités françaises dans le dispositif allié¹³.
- 10 Lors de cette première guerre d'Irak, le commandement des opérations aériennes est assuré par le général Horner, chef des forces aériennes du Central Command (CentAF), qui dispose d'un état-major à Riyad. Cet état-major édite quotidiennement un seul Air Tasking Order (ATO) qui organise l'activité de tous les aéronefs de la coalition. À l'inverse, le commandement terrestre reste divisé selon des critères géographiques entre Saoudiens et Américains qui coordonnent leur action grâce à un organisme baptisé Coalition Coordination, Communication and Integration Center (C3IC)¹⁴.
- 11 Bien que la centralisation du commandement et du contrôle des forces aériennes engagées au sein de la coalition se fasse sous l'égide de l'état-major du général Horner, les Français ne sont pas intégrés dans cet état-major américain. La participation de la France se limite à la présence du général Solanet, commandant des éléments aériens français envoyés en Arabie Saoudite et adjoint air du général Roquejeoffre commandant la division Daguet, comme représentant des forces aériennes françaises auprès du général Horner. Lorsque les opérations sont déclenchées le 17 janvier 1991, un protocole, signé par les généraux Schwarzkopf et Roquejeoffre, délègue le contrôle opérationnel des forces aériennes françaises au général Horner¹⁵.
- 12 Ce principe de non intégration dans les états-majors de planification et de conduite est repris lors des opérations suivantes. En Bosnie ou au Kosovo, la campagne aérienne est menée par un commandement OTAN, le commandement Sud à Naples, auquel la France ne participe pas compte tenu de sa position particulière dans l'Alliance atlantique depuis qu'elle s'est retirée du commandement intégré en 1966. Tous les postes de la chaîne de commandement atlantique sont tenus par des Américains : SACEur (Général Joulwan), CInCSouth (Admiral Leighton Smith) et AirSouth (Lieutenant General Michael Ryan). Le général italien qui commande la 5^e Allied Tactical Air Force (ATAF) délègue en grande partie ses attributions à l'officier américain directeur du Combined Air Operation Center (CAOC) à Vicenza. La France dispose uniquement d'une mission militaire à Mons auprès du SACEur et à Naples auprès de CInCSouth. Elle détache, lors de sa participation à l'opération Deny Flight puis Deliberate Force, un général de l'armée de l'air comme commandant des éléments aériens français. Mais celui-ci n'est pas intégré à l'état-major du général américain commandant des forces aériennes du théâtre Sud à Naples, ni à celui du commandant italien de la 5^e Allied Tactical Air Force à Vicenza.
- 13 Pour l'Afghanistan, les opérations ressortent du Central Command (CentCom) à Tampa en Floride comme pour la première guerre d'Irak. Au niveau du théâtre, les opérations aériennes sont conduites par un centre d'opérations (CAOC) implanté à Al Kharj sur la

base de Prince Sultan en Arabie Saoudite jusqu'au printemps 2003 puis à Al Udeid au Qatar. Toujours en évitant l'intégration, la France détache des représentants en Floride et au CAOC qui ont pour mission de s'assurer que les missions dévolues aux forces françaises placées sous contrôle opérationnel américain restent conformes aux directives du CEMA : « C'est sous l'expresse autorisation d'un officier général français, garant du respect des objectifs de l'engagement de nos forces, et au terme d'un examen minutieux de l'objectif considéré, de son importance et de son environnement, que furent conduites les frappes aériennes des Mirage 2000 D » en Afghanistan lors de l'opération Héracles¹⁶.

- 14 Cette position particulière de non intégration, si elle préserve l'autonomie de la France, ne lui confère qu'une faible influence dans le processus de planification ou la phase de conduite des opérations. Lors de la première guerre d'Irak, les Français absents de l'état-major de CentAF à Riyad ne participent pas à la planification contrairement aux Britanniques et aux Saoudiens qui le rejoignent respectivement à la mi-septembre et en novembre¹⁷.

La conduite des opérations ou l'importance du nombre

- 15 L'absence des états-majors a également une influence sur le deuxième terme posé par l'amiral Castex : celui de la conduite des opérations.
- 16 En effet, dans le Golfe par exemple, la France n'obtient pas gain de cause pour un certain nombre de demandes motivées par des raisons politiques visant à assurer une forte visibilité française lors des opérations. Sur instruction de Paris, par exemple, les aviateurs français communiquent à CentAF la liste des objectifs que les Français sont habilités à frapper. Cette demande se heurte au refus du général Horner car elle est susceptible de remettre en cause tout le processus de planification. De même, afin que les actions des avions de chasse de la division Daguet portent bien la marque de la France, l'état-major demande que les raids français soient bien individualisés et distincts des autres raids en bénéficiant d'une escorte de protection et de ravitailleurs dédiés. Cette volonté d'affichage politique qui s'inscrit en porte-à-faux avec le travail de planification de l'état-major américain et son mode de fonctionnement est rejetée¹⁸. Il faut reconnaître également que les demandes françaises ne s'appuyaient pas sur un volume suffisant de moyens, en termes de nombre d'appareils et de capacités, pour pouvoir être raisonnablement prises en compte par les planificateurs américains¹⁹. Lorsque le général Schwarzkopf déclenche la campagne aérienne, les avions français sont engagés par groupe de 6 à 8 appareils au sein de ComAO (composite air opérations) formés de 60 à 80 avions qui comportent non seulement la composante d'attaque au sol, mais aussi la protection air-air et la guerre électronique. À l'inverse, la demande que les avions français ne reçoivent que des objectifs situés en territoire koweïtien est acceptée. Lorsque cette restriction est levée par le pouvoir politique, CentAF attribue aux éléments français des missions en Irak²⁰.
- 17 En Bosnie, les Européens qui ont déployé des troupes sur le terrain dans le cadre de la ForProNU et les Américains qui veulent mettre fin à l'agression des Bosno - Serbes contre la population bosniaque ont du mal à s'accorder sur l'emploi de l'arme aérienne. Ces différences d'approches aboutissent à l'instauration d'un processus de décision compliqué et lent appelé « double clé », destiné à recueillir l'assentiment de la chaîne de commandement de l'ONU puis de l'OTAN avant toute frappe aérienne ou appui des casques bleus au sol en Bosnie.



Système de la double clé ONU/OTAN en Bosnie après la conférence de Londres²¹

- 18 Ce principe est allégué après la conférence de Londres du 21 au 25 juillet 1995 où la clé des Nations unies est déléguée par le secrétaire général au commandant des forces à Zagreb, le général Janvier. Mais durant presque trois années, les différences d'approche américaine et européenne ont conduit à un sous-emploi de l'arme aérienne. Lorsque l'OTAN décide d'imposer par la force un règlement du conflit, elle déclenche l'opération Deliberate Force qui frappe 50 cibles en Bosnie du 30 août au 20 septembre 1995. Mais au cours de la campagne, les Français se plaignent de ne pas avoir accès au renseignement américain sur les objectifs et sur le résultat des tirs (Battle Damage Assessment - BDA). Afin d'obtenir par leurs propres moyens une appréciation de l'efficacité des frappes, ils cherchent à employer leurs moyens nationaux de reconnaissance. Mais les Américains qui contrôlent le processus de planification au sein du CAOC de Vicenza restreignent le nombre de missions de reconnaissance des avions français dans l'ATO²².
- 19 Pour le Kosovo, la planification commence début juin 1998 toujours au CAOC de Vicenza. Seuls les officiers américains y participent. Les représentants nationaux n'y sont associés que bien plus tard et le Targetting est uniquement préparé par les Américains malgré tous les efforts déployés par les Français pour y participer. Les Français s'opposent à une campagne de bombardement soutenue contre des objectifs d'infrastructure ou économiques en Serbie qui conduiraient à faire passer la campagne de coercition alliée visant à faire cesser les affrontements ethniques au Kosovo pour une guerre menée contre le peuple serbe²³. La France n'est pas la seule. L'Italie émet un avis défavorable au choix d'un émetteur de télévision de la banlieue de Belgrade. Les Pays-Bas ne veulent pas du bombardement de la résidence de Milosevic car un tableau de Rembrandt se trouve au 1^{er} étage. À la suite d'une remarque du général Klaus Neumann président du comité militaire de l'OTAN affirmant que c'était un « mauvais Rembrandt », la résidence fut bombardée ainsi que l'émetteur de télévision²⁴.

- 20 Les ponts de Belgrade sont épargnés, peut-être parce que les moyens engagés par la France sont supérieurs à ceux fournis par l'Italie ou les Pays-Bas quoique l'Italie en prêtant ses bases joue un rôle essentiel. Finalement, la capacité d'un pays à peser réellement dans les opérations reste proportionnelle aux moyens militaires qu'elle engage.
- 21 Répartition du nombre d'avion lors des opérations Desert Storm, Deliberate Force et Allied Force²⁵

	Desert Storm (Irak, 1991)		Deliberate Force (Bosnie, 1995)		Allied Force (Kosovo, 1999)	
États-Unis	74,1 %	2088	43,2 %	127	69 %	731
France	2,4 %	67	17,0 %	50	8 %	84
Autres	23,6 %	664	39,8 %	117	23 %	243
Total	100,0 %	2819	100,0 %	294	100 %	1058

- 22 Répartition du nombre de sorties aériennes lors des opérations Desert Storm, Deliberate Force et Allied Force²⁵

	Desert Storm (Irak, 1991)		Deliberate Force (Bosnie, 1995)		Allied Force (Kosovo, 1999)	
États-Unis	85,5 %	101388	65,9 %	2318	61,8 %	23842
France	1,9 %	2258	8,1 %	284	5,0 %	1924
Autres	12,6 %	14956	26,0 %	913	33,2 %	12808
Total	100,0 %	118602	100,0 %	3515	100,0 %	38574

- 23 Lors de la première guerre d'Irak, les avions français ne représentent que 2,4 % du nombre d'avions de la coalition et ne remplissent que 1,9 % du nombre total de missions. Ces chiffres incitent le général François Regnault, qui fut l'adjoint du général Solanet dans le Golfe, à affirmer que les Américains pouvaient très bien se passer de la composante aérienne française et que celle-ci avait essentiellement une signification politique : « Les Alliés ne comptaient pas sur nous sur le plan militaire. Nous étions davantage une caution politique »²⁶
- 24 En Bosnie ou au Kosovo, l'engagement français s'avère beaucoup plus significatif. La France apparaît comme la deuxième ou la troisième nation contributrice à l'effort aérien de la coalition à un niveau comparable à celui du Royaume-Uni. L'influence de la France dans la conduite des opérations n'est cependant pas strictement proportionnée aux moyens engagés comme le révèle incidemment une remarque du général Short critiquant

« les restrictions extraordinaires » imposées par la France en arguant qu'un « pays qui a fourni 8 % de l'effort global ne devrait pas être en position de brider les pilotes américains qui ont porté 70 % du fardeau »²⁷.

- 25 Malgré leur faible nombre, les avions français apportent un ensemble de capacités qui s'intègre sans difficulté dans le dispositif aérien de la coalition.

Le poids grandissant de l'interopérabilité

- 26 Mais, cette intégration des moyens aériens au sein d'une coalition se complexifie au fur et à mesure du perfectionnement technique. Un premier stade est franchi avec la Seconde Guerre mondiale. En 1948, le général Hartemann, commandant l'École supérieure de guerre aérienne note qu'avant la guerre, « on réalisait facilement une combinaison de forces dissemblables, physiquement autonomes. [...] Il était facile dans ces conditions de conjuguer les moyens d'une coalition, simples techniquement et autonomes comme l'étaient les troupes du temps passé ». Après la guerre, l'avion doit faire « de plus en plus corps avec les moyens d'exécution » : « Tout doit se fondre pour faire une machine bien réglée, les cellules d'un même organisme, avec un seul système nerveux, il faut la fusion de tous les moyens de combat, dans un ensemble homogène d'attaque et de défense »²⁸.
- 27 Lors de la première guerre d'Irak, une fois mis au point le circuit de validation des objectifs, l'intégration des moyens aériens français au sein des forces de la coalition s'opère encore sans difficulté. Mais, elle reste rustique. Seule une ligne civile non protégée relie le TACC de Riyad à la base d'Al Asha. Les liaisons avec la base de Dahrhan qui est responsable de la défense aérienne pour le secteur sont meilleures mais elles ne permettent pas la transmission de la situation tactique aérienne par flux vidéo. Les indications relatives à l'alerte aérienne et autres informations vitales sont donc transmises à la voix grâce à la présence de détachements de liaisons. L'intégration des moyens aériens de la coalition est également facilitée par la décision du général Schwarzkopf d'autoriser l'échange de communications en clair entre les appareils compte tenu du faible degré d'interopérabilité des matériels de transmission cryptés²⁹. Quelques années plus tard, lors du conflit du Kosovo, ce mode de fonctionnement n'est plus possible compte tenu du volume des données échangées et de la vitesse de transmission nécessaire des informations.
- 28 La mise en place par les Américains de moyens de communication à forts débits a non seulement des conséquences sur l'intégration des réseaux au sein de la coalition mais influe aussi sur le rythme du cycle décisionnel. Dans le Golfe, la durée du cycle est de l'ordre de 96 heures pour le niveau stratégique et de 48 heures pour le niveau opératif. Au Kosovo, il tend vers les 24 heures grâce à la circulation rapide de l'information entre les niveaux et rend les alliés très dépendants de leur niveau d'intégration au sein des réseaux de commandement et de contrôle.
- 29 Le conflit du Kosovo fait prendre conscience du décrochage en cours entre les Américains et les autres membres de l'OTAN dans le domaine du C4I (Command, Control, Computers, Communications and Intelligence) au point que le manque d'interopérabilité entre les alliés constitue sans doute une des raisons pour lesquelles les Américains mènent une guerre US only au Kosovo. Ce phénomène avait déjà été identifié après les opérations en Bosnie qui constituaient à l'époque les premières opérations militaires réelles de l'OTAN. En 1996, le conseil multinational d'interopérabilité regroupant dans un cadre multilatéral

distinct de l'OTAN un certain nombre de pays (Australie, Canada, États-Unis, France, Italie, Allemagne, Royaume-Uni) avait été créé afin de régler les questions d'interopérabilité au niveau stratégique et opératif. Ce forum introduit en particulier la notion de « nation cadre » définie comme « la nation choisie par consentement mutuel des États participants pour diriger les opérations de la coalition »³⁰. À partir de 2002, la France entreprend les aménagements nécessaires pour parvenir à la capacité de « nation-cadre ». Cet objectif est repris dans la loi de programmation militaire 2003-2008 et atteint dans le domaine aérien avec la prise d'alerte de la France de la NATO Response Force en juillet 2005 (NRF 5). Un second stade est donc sans doute franchi au milieu des années 1990 dans le domaine de l'intégration des moyens aériens au sein d'une coalition qui nécessite, pour être pleinement efficace, un haut degré d'interopérabilité.

- 30 Un second facteur de déclassement dans une coalition réside dans les lacunes capacitaires. Ainsi lors du Kosovo, les Français qui ne disposent pas de missiles de croisière sont exclus d'une partie du cycle décisionnel par les Américains et les Britanniques qui coordonnent en « four eyes only » l'emploi de leurs missiles Tomahawk sur les quartiers-généraux, les installations électriques ou pétrolières³¹.
- 31 Comme l'écrit Kenneth Gause à propos de l'US Navy : « Pour les alliés qui veulent opérer de manière très proche avec les États-Unis au sommet, même dans un contexte de menace élevée, le niveau d'interopérabilité devra être très élevé, probablement approchant la transparence. Sinon, pour les autres alliés, le besoin d'interopérabilité sera plus bas »³².
- 32 En général, l'intégration au niveau tactique se déroule sans difficulté, permettant à chaque participant de la coalition de mettre en valeur ses qualités ou matériels propres. Dans le Golfe, la participation française est particulièrement reconnue grâce au missile AS-30 L qui fait preuve d'une haute fiabilité et d'une grande précision indispensable à la destruction des abris durcis des avions et des ponts sur l'Euphrate. En Bosnie et au Kosovo, les Français disposent de Mirage 2000 D qui sont très appréciés pour leur capacité à délivrer des armements guidés laser de nuit. En Afghanistan, en 2002, à partir du Nord avec les Mirage 2000 D de Manas au Kirghizstan ou du Sud avec les Super-Étendard du porte-avions Charles de Gaulle, les avions français de l'opération Héracles assurent des patrouilles dans le ciel afghan selon une répartition des missions (zone de patrouille et créneaux horaires) opérée par le CAOC d'Al Udeid et sous le contrôle tactique d'un Awacs américain. Une des plus belles preuves de l'intégration complète des moyens aériens français est l'emploi des avions de guet français embarqués E-2C Hawkeye dans le contrôle tactique des appareils français comme américains³³.
- 33 Quelques incidents témoignent cependant de la fragilité de l'interopérabilité des matériels, comme lorsqu'en septembre 2005, un Mirage 2000D se voit refuser le largage de ses bombes sur un objectif désigné au sol par un Joint Terminal Attack Controller (JTAC) parce que le pilote n'avait pas de poste crypté Secure Voice mais juste un poste à agilité de fréquence Have Quick pour communiquer avec le sol³⁴.
- 34 L'intégration aux niveaux supérieurs, opératif ou stratégique, est plus délicate. À l'occasion de la seconde guerre d'Irak, les Britanniques font le choix d'intégrer le CAOC implanté sur la base de Prince Sultan en Arabie Saoudite et de ne pas seulement y détacher un élément de liaison ou de dédoubler en national les fonctions du CAOC. À l'instar des officiers américains, les aviateurs britanniques occupent alors des postes dans toutes les divisions du CAOC. Au printemps 2005, la fonction de directeur au CAOC d'Al Udeid est même occupée par un Britannique, l'Air Commodore Simon Bryant³⁵. C'est une attitude dont on peut trouver l'origine lors de la première guerre d'Irak, lorsque les

Britanniques ont constaté qu'ils avaient de bons avions et des pilotes bien entraînés mais qu'ils dépendaient des capacités des États-Unis pour insérer ces éléments dans un plan de campagne cohérent. Des lors, ils ont cherché à s'intégrer au sein des organismes américains de commandement et de contrôle³⁶.

- 35 Après le retour de la France dans les structures de commandement intégrées, en 2004, la France retrouve des postes de responsabilité dans les états-majors de l'OTAN qui lui permettent d'influer sur la planification et la conduite des opérations, par exemple, lors de l'opération Harmattan en 2011.
- 36 Il en est ainsi des coalitions aériennes comme des autres coalitions militaires. L'archiduc Charles, un des plus redoutables adversaires de Napoléon, avait soulevé la question dans des termes encore actuels lorsqu'il avait écrit à propos de la conduite de la guerre en coalition : « L'espoir d'obtenir des succès peut également être réalisé quand un État, par son influence prépondérante, s'arroge le droit de faire prévaloir son opinion et de plier ses alliés à sa volonté »³⁷. La prééminence des États-Unis dans le domaine aérien lui assure de faire prévaloir ses intérêts nationaux dans le cadre d'une coalition. Cette tendance est encore accentuée par le poids de l'évolution technique qui aliène la liberté de l'avion afin qu'il fasse corps avec « les moyens d'exécution » de la mission et par les formes actuelles de la guerre.

NOTES

1. Voir pour l'aspect historique de la question, *Forces armées et systèmes d'alliances*, colloque international d'histoire militaire et d'études de défense nationale, Montpellier, 2-6 septembre 1981, Fondation pour les études de défense nationale, Paris, 1983, trois volumes, 860 p.
2. Beaucoup de choses ont été écrites sur ce sujet depuis la formule, devenue célèbre, de Donald Rumsfeld au lendemain des attaques terroristes de septembre 2001 : « C'est la mission qui détermine la coalition et non l'inverse ». Voir en particulier : Marc-Olivier Padis, « Quand la coalition fait la mission. La fin des alliances stables dans le monde de l'après-guerre froide », *Esprit*, mai 2003, p. 16 à 24 et Olivier Kempf, « Alliances et multipolarité », *Défense nationale*, février 2004, p. 85 à 93.
3. Guy Pedroncini, « Coalition », in Thierry de Montbrial et Jean Klein, *Dictionnaire de stratégie*, Paris, PUF, 2000, p. 89 à 91.
4. Amiral Castex, *Théories stratégiques*, t. 3, Economica, ISC, Paris, 1997, p. 353.
5. Général Debeney, *La guerre et les hommes. Réflexions d'après-guerre*, Paris, Librairie Plon, 1937, p. 352. Le général Eugène Debeney commanda l'École supérieure de guerre (1919-1922) et fut chef d'état-major de l'armée de 1924 à 1930.
6. En 1932, lors de la conférence du désarmement, Paul-Boncour reprenant une des idées de Henry de Jouvenel propose la constitution d'une force aérienne internationale qui serait placée à la disposition du conseil de la Société des Nations. Cf. Maurice Vaisse, *Sécurité d'abord. La politique française en matière de désarmement, (9 décembre 1930 - 17 avril 1934)*, Paris, Pédone, coll. Publications de la Sorbonne, 1981, p. 292-323.
7. En février 1935, la Grande-Bretagne propose la signature d'un pacte aérien entre les puissances d'Europe occidentale signataires du traité de Locarno qui doit leur garantir une assistance

aérienne au cas où elles seraient l'objet d'une agression aérienne non provoquée. Cf. Thierry Vivier, *La politique aéronautique militaire de la France Janvier 1933 - Septembre 1939*, CHED, L'Harmattan, 1997, p. 222 à 229.

8. Au cours du deuxième semestre 1936, Pierre Cot avec l'approbation de Léon Blum, président du Conseil, initie une politique de « collaboration aérienne internationale » avec principalement l'URSS, mais aussi la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie, la Roumanie, la Pologne pour faire face au danger allemand devenu plus manifeste après la remilitarisation de la Rhénanie en 1936. D. n° 132 CM/R de Pierre Cot, ministre de l'Air a M. Delbos, ministre des Affaires étrangères du 27 juillet 1936, *Documents diplomatiques français*, juillet-novembre 1936, Bruxelles, PIE-Peter Lang, 2^e édition, 2005, p. 65-67.

9. « Afin de permettre à l'Organisation de prendre d'urgence des mesures d'ordre militaire, des Membres des Nations Unies maintiendront des contingents nationaux de forces aériennes immédiatement utilisables en vue de l'exécution combinée d'une action coercitive internationale. Dans les limites prévues par l'accord spécial ou les accords spéciaux mentionnés à l'Article 43, le Conseil de sécurité, avec l'aide du Comité d'état-major, fixe l'importance et le degré de préparation de ces contingents et établit des plans prévoyant leur action combinée ». Cf. Jean-Pierre Cot, Alain Pellet, Mathias Forteau, *La Charte des Nations Unies. Commentaires article par article*, 3^e édition, Paris, Economica, 2005.

10. Les travaux étudiant les coalitions aériennes sont tous américains. Parmi les principaux on peut citer : Martha E. Maurer, *Coalition Command and Control : Key Considerations*, National Defense University Press, Washington, 1996 ; Peter C. Hunt, *Coalition Warfare. Considerations for the air Component Commander*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 1998 ; Myron Hura et al., *Interoperability : A Continuing Challenge in Coalition Air Operations*, Rand, Santa Monica, 2000 ; Eric Larson et al., *Interoperability of US and NATO Allied Air Forces : Supporting Data and Case Studies*, Rand, Santa Monica, 2003.

11. Général Marcel Carpentier, « Le problème du commandement dans une coalition », *Revue de défense nationale*, août-septembre 1952, p. 127.

12. Le contre-exemple qui peut être avancé est l'accord passé entre l'US Navy et l'US Air Force au Vietnam, le *Route Package System*, qui divisait la zone d'opérations en secteurs géographiques où les différentes forces aériennes, y compris l'aviation du *Military Assistance Command Vietnam* (MAC V), opéraient indépendamment les unes des autres. Ce système est souvent cité pour illustrer le manque de coordination entre les différentes armées lors de la guerre du Vietnam.

13. Elle se traduit notamment par le stationnement de la composante aérienne de la division Daguet sur une plate-forme civile isolée, l'aérodrome d'Al Asha, alors que les Saoudiens avaient initialement proposé que celle-ci rejoigne les avions américains à l'aéroport de Dhahran.

14. Voir à ce sujet les interventions du Général Forray et de Paul-Marie de La Gorce sur la guerre du Golfe in « Le commandement international unifié au XX^e siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 168, octobre 1992, p. 113 à 122.

15. Général Michel Roquejeoffre, « L'engagement des forces françaises », *La participation militaire française dans la guerre du Golfe*, Cahier du CEHD, n°21, Paris, 2004, p. 46.

16. Lieutenant-colonel Patrick Joubert, « Héraclès : les Mirage 2000 D en Afghanistan », *Défense nationale*, novembre 2002, p. 44.

17. Eliot A. Cohen, *Gulf War Air Power Survey*, volume 1, "Planning and Command and Control", *op. cit.*, p. 536.

18. Peter C. Hunt, *Coalition Warfare. Considerations for the air Component Commander*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 1998, p. 26.

19. Soit 47 avions de chasse, 6 ravitailleurs C-135 et 14 avions de transport C-130 et C-135.

20. Sur ce sujet voir Jérôme de Lespinois, « Prolégomènes politico-diplomatiques de la guerre de libération du Koweït », *Penser les ailes françaises*, n°7, octobre 2005, p. 66 à 73. Les aviations arabes avaient initialement les mêmes limitations, car les dirigeants des pays de la région ne voulaient

pas que des avions musulmans pilonnent des frères innocents. Néanmoins, des Tornado de la RSAF participèrent à la destruction des aéroports dans l'Ouest de l'Irak. Peter C. Hunt, *op. cit.*, p. 27.

21. A Case of Study in Effective Air Campaigning, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 2000, p. 49.

22. Peter C. Hunt, *op. cit.*, p. 45.

23. Alexandra Novosseloff, « L'organisation politico-militaire de l'OTAN à l'épreuve de la crise du Kosovo », *Annuaire français de relations internationales*, avril 2000, disponible sur www.stratisc.org/act/tri_alexново_afri.html.

24. Darko Ribnikar, *L'influence des bombardements sur la décision yougoslave de se retirer de la province du Kosovo*, thèse sous la direction du professeur Jean-Jacques Roche, université de Paris II Panthéon-Assas, 31 janvier 2008, p. 178.

25. Tableaux confectionnés d'après les données contenues in Eric Larson et al., *Interoperability of US and NATO Allied Air Forces : Supporting Data and Case Studies*, Rand, Santa Monica, 2003.

26. François Regnault, « La participation aérienne aux opérations », *La participation militaire française dans la guerre du Golfe*, *op. cit.*, p. 81.

27. Alexandra Novosseloff, *op. cit.*, p. 12.

28. Général Hartemann, « Les forces aériennes françaises dans une coalition », *Revue de défense nationale*, août-septembre 1948, p. 185.

29. Peter C. Hunt, *op. cit.*, p. 29.

30. Jean-Pierre Teule, Andrew Smith, Robert A. Davidson, Erhard Bühler, Pasquale Preziosa, Andy Pulford, John M. Paxton, « Le Conseil multinational d'interopérabilité (MIC) et la mise sur pied des coalitions », *Revue de défense nationale*, avril 2009, p. 166.

31. Stephan D. Wrage, *Immaculate Warfare : Participants Reflect on the Air Campaigns over Kosovo, Afghanistan, and Iraq*, Wesport, Praeger, 2003, p. 57.

32. Cité par Paul T. Mitchell, *Network Centric Warfare and Coalition Operations. The new military operating system*, Londres, Routledge, 2009, p. 48.

33. Bernard Bombeau, « Le Charles-de-Gaulle engagé au combat », *Air et Cosmos*, n°1825, 11 janvier 2002, p. 30 et 31.

34. Bernard Bombeau, « Imbroglia dans le ciel Afghan », *Air et Cosmos*, n° 1999, 30 septembre 2005, p. 35. Lors de l'opération Serpente 2 qui débute en mai 2006 les trois Mirage 2000 D envoyés à Douchanbe au Tadjikistan sont équipés de radios cryptées (type KY-58) aux standards OTAN. Bernard Bombeau, « Mirage de retour à Douchanbe », *Air et Cosmos*, n°2027, 21 avril 2006, p. 39.

35. David C. Isby, « Coalition Air Power », *Air Forces Monthly*, septembre 2005, p. 34 à 38.

36. Peter C. Hunt, *op. cit.*, p. 33.

37. Cité par l'amiral Castex, *op. cit.*, p. 351.

RÉSUMÉS

Forme classique de l'action militaire depuis l'antiquité, l'engagement en coalition pose des problèmes stratégiques particuliers concernant l'organisation du commandement, la répartition de la charge de l'effort et la conduite générale des opérations interalliés. Cet article se propose d'appliquer ces questions génériques à la question spécifique de la guerre aérienne en coalition

telle qu'elle émerge après le premier conflit mondial. La fulgurance de l'aviation la prédispose en effet aux actions coercitives internationales telles que la guerre du Golfe (1991) ou du Kosovo (1999).

A classical form of military action since antiquity, engagement in a coalition poses particular strategic problems concerning the organization of command, the distribution of the burden of the effort, and the general conduct of Allied operations. This article proposes to apply these generic questions to the specific question of air war in coalition as it emerged after the First World War. The dazzle [in intensity and speed] of aviation indeed predisposes its use in international enforcement actions such as the Gulf War (1991) and Kosovo (1999).

INDEX

Mots-clés : OTAN, OPEX, interopérabilité, Kosovo

AUTEURS

JÉRÔME DE LESPINOIS

Officier supérieur, il est spécialiste de l'armée de l'air dans les opérations extérieures, thème sur lequel a porté sa thèse. Chargé d'études au sein de l'Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire, il est l'auteur de nombreux articles sur l'aéronautique militaire et a récemment publié un ouvrage sur la Bataille d'Angleterre.